



Développement durable et territoires

Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 5, n°3 | Décembre 2014

Géohistoire des risques et des patrimoines naturels
fluviaux

Évolution des ponts et du lit mineur de la Loire, entre La Charité-sur-Loire et la Chapelle- Montlinard

Evolution of bridges and channels of the Loire River between La Charité-sur-Loire and La Chapelle-Montlinard

Annie Dumont, Marion Foucher, Ronan Steinmann, Catherine Lavier,
Philippe Moyat et Jean-Pierre Garcia



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/10630>

DOI : 10.4000/developpementdurable.10630

ISSN : 1772-9971

Éditeur

Association DD&T

Référence électronique

Annie Dumont, Marion Foucher, Ronan Steinmann, Catherine Lavier, Philippe Moyat et Jean-Pierre Garcia, « Évolution des ponts et du lit mineur de la Loire, entre La Charité-sur-Loire et la Chapelle-Montlinard », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 5, n°3 | Décembre 2014, mis en ligne le 05 décembre 2014, consulté le 12 mai 2020. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/10630> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.10630>

Ce document a été généré automatiquement le 12 mai 2020.



Développement Durable et Territoires est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

Évolution des ponts et du lit mineur de la Loire, entre La Charité-sur-Loire et la Chapelle-Montlinard

Evolution of bridges and channels of the Loire River between La Charité-sur-Loire and La Chapelle-Montlinard

Annie Dumont, Marion Foucher, Ronan Steinmann, Catherine Lavier,
Philippe Moyat et Jean-Pierre Garcia

- 1 La Loire conserve dans ses chenaux des vestiges de ponts dont les plus anciens reconnus à ce jour datent de l'époque romaine (Dumont, Bonnamour 2011). Depuis le Moyen Âge, entre La Charité-sur-Loire et La Chapelle-Montlinard, deux ponts franchissent les deux chenaux séparés par une île, appelée île du Faubourg (Figure 1). Ces ouvrages marquants du paysage fluvial constituent également une manifestation ostentatoire de l'emprise de l'homme sur la Nature, et gardent un statut ambivalent. Ils garantissent une traversée pérenne et sécurisée, ce que ne permettaient ni le gué, ni le bac ; cependant, en cas de conflit, malgré leur utilité et tout le génie mis en œuvre pour les bâtir, ils ont parfois été détruits. Par une approche pluridisciplinaire, on a tenté de restituer l'épopée historique qui a vu l'édification, puis le maintien ou la reconstruction de ces ponts plusieurs fois ruinés par des actions naturelles ou anthropiques.

Figure 1. Carte de localisation de la ville de La Charité-sur-Loire



Infographie A. Dumont.

- 2 Dans cette optique, on a fait appel à l'étude des documents d'archives (textes et plans), des données de l'archéologie subaquatique, de l'archéologie du bâti, de la dendrochronologie, et à l'analyse géomorphologique du paysage. Bien que cette recherche ne soit pas terminée, les données recueillies permettent d'ores et déjà d'en présenter un état intermédiaire¹.

1. La Charité-sur-Loire : un lieu stratégique en bord de Loire

- 3 Implantée sur un coteau rocheux dominant la Loire, la ville de La Charité occupe un lieu stratégique fréquenté dès la Protohistoire. En effet, les fouilles archéologiques menées de 1975 à 1982 sur l'emplacement du prieuré médiéval, sous la responsabilité de S. Renimel, ont livré des tessons de l'Âge du Fer ainsi que des lambeaux de sol d'époque romaine (I^{er}-IV^{ème} s. après J.-C.). Il ne subsiste aucune trace de l'occupation mérovingienne, évoquée au travers de la légendaire Seyr, qui aurait précédé La Charité. Cependant, la découverte d'une absidiole antérieure à la première fondation clunisienne confirme l'implantation d'un lieu de culte au haut Moyen Âge, plus précisément à l'époque carolingienne (Audoin-Rouzeau, 1986).
- 4 En 1052, cette église, ou ce qu'il en reste, ainsi que les terres qui lui sont associées, sont données à l'évêque d'Auxerre qui les confie au puissant abbé de Cluny, Hugues 1^{er}. À partir de cette date, le site va connaître une croissance très rapide : au XII^{ème} siècle, le prieur de La Charité est le deuxième personnage de l'Ordre après l'abbé de Cluny ; il a sous sa tutelle quarante-cinq dépendances établies en France, en Angleterre, au

Portugal, en Italie et à Constantinople, ainsi que quatre cent fiefs répartis à travers le pays. L'église Notre-Dame, fondée en 1056, est la seconde plus grande église de la chrétienté après Cluny, et plus de 200 moines logent dans des bâtiments qui s'étendent sur trois hectares. À la même époque, d'autres maisons, telles Saint-Martial-de-Limoges ou Moissac, rassemblent plus de dépendances sans pour autant bénéficier d'un dynamisme comparable. Le prieuré de La Charité ne possède pas non plus de relique exceptionnelle susceptible de lui attirer les foules des pèlerins, contrairement à d'autres établissements qui sont à cet égard plus célèbres (*Ibid.*, 1986). Ainsi, le développement politique et économique de La Charité est-il lié sans conteste à sa position au bord du fleuve, sur une hauteur permettant de contrôler un point de franchissement, à la croisée des voies fluviales et terrestres (Figure 2). Les ressources des deux rives (notamment les forêts du Nivernais et les plaines céréalières du Berry) et du milieu aquatique lui sont ainsi directement accessibles, de même que toutes les denrées qui circulent sur la Loire. Cependant, la relation entre le prieuré et le fleuve n'avait pas encore fait l'objet d'une recherche particulière, l'attention s'étant plutôt focalisée sur la prieurale du monastère classée monument historique sur la première liste établie en 1840 (Arnaud, 2010 ; Arnaud, Garniche, 1995).

Figure 2. Vue aérienne de La Charité-sur-Loire : la Loire se divise en deux chenaux entre lesquels se trouve l'île du Faubourg. Sur la rive droite, on peut voir le prieuré clunisien et ce qui subsiste des remparts



Cliché B.-N. Chagny.

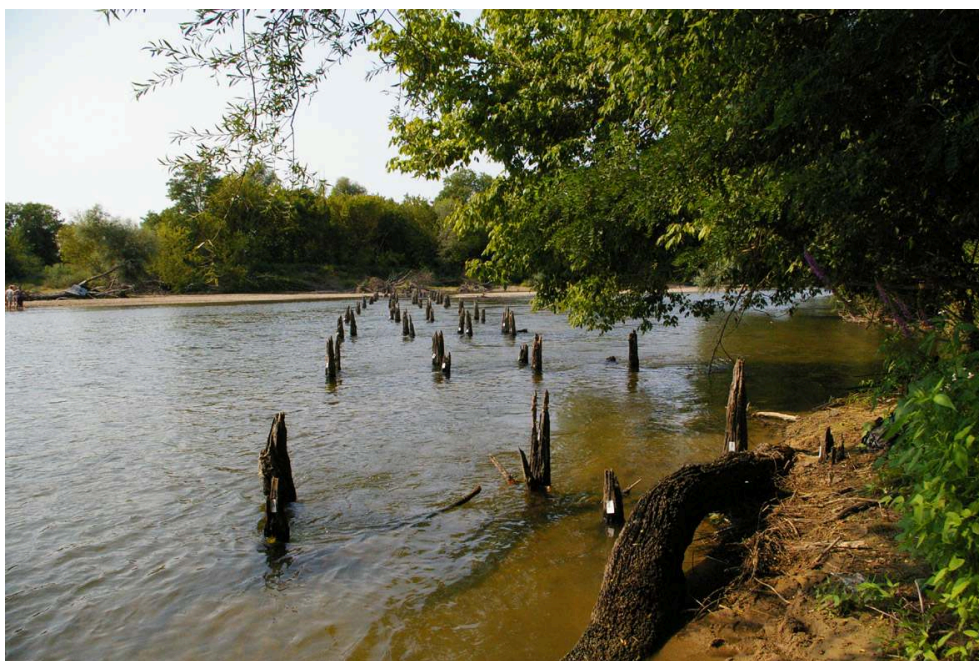
- 5 Actuellement, au niveau de La Charité, les eaux de la Loire se divisent en deux bras : le premier, localisé entre la rive gauche (La Chapelle-Montlinard) et l'île du Faubourg, appelé autrefois « *fausse rivière* », est actuellement nommé le petit chenal. Un pont en ciment armé, appelé Pont du Berry, en permet la traversée. Le second, situé entre la rive orientale de l'île et la rive droite du fleuve (La Charité-sur-Loire), forme le chenal principal, dans lequel s'écoule l'essentiel du flux. On le franchit par un pont en pierre,

plusieurs fois détruit et reconstruit au moins depuis le XVI^{ème} siècle, inscrit à l'inventaire depuis 2003.

2. Les premiers ponts en bois médiévaux

- 6 Jusqu'à présent, on considérait que les ponts, tels qu'ils sont implantés aujourd'hui, avaient succédé au Moyen Âge à un passage à gué, sans qu'une date précise ne puisse être avancée. La configuration du lit ne permet pas d'identifier clairement la présence d'un gué. Celui-ci a pu exister, car très souvent les ponts sont implantés sur des points de plus forte résistance, des hauts-fonds solides qui ont pu être utilisés dans leur état naturel pour traverser à pied. Cependant, on ne connaît pas la configuration du lit de la Loire antérieurement aux documents iconographiques du XVII^{ème} siècle et au vu des découvertes récentes, celle-ci a manifestement connu d'importantes modifications au cours de la période médiévale. Il est important de souligner que le prieuré dont la construction débute en 1059 et se poursuit jusqu'en 1125, devient très prospère en quelques décennies, attirant des hôtes et des marchands, La Charité étant alors une étape sur le chemin de pèlerinage partant de Vézelay vers Saint-Jacques-de-Compostelle. On peut supposer que le choix de l'implantation du site est en partie conditionné par la possibilité de construire un pont, seul moyen de garantir le franchissement de la Loire toute l'année.
- 7 La première mention de pont, indirecte, remonte à la fin du XII^{ème} siècle. Elle est issue du cartulaire de La Charité, publié par René de Lespinasse, archiviste et paléographe : « *Le Comte de Sancerre avait donné au Prieuré en 1176 des moulins établis sous les arches du pont de Loire qui furent démolies en 1520, pour la construction du pont de pierre* » (Lespinasse, 1887, p. 164). L'information est double puisqu'on apprend qu'il existait un pont, peut-être en bois, sur les arches duquel des moulins, probablement du type pendant, étaient implantés. On peut également en déduire que ce pont existait depuis un certain temps déjà. Reste que les autres mentions issues du cartulaire ne permettent pas de restituer précisément l'histoire de la traversée car elles ne comportent aucun descriptif du chenal ni aucun détail technique, et leur rareté exclut la possibilité de connaître la succession exacte des différents étapes de construction et/ou de réparation.
- 8 Des prospections subaquatiques, menées de 2009 à 2012, ont permis de découvrir, dans le petit chenal, les restes d'un pont en bois daté par analyse dendrochronologique du milieu du XIII^{ème} siècle. La date d'abattage des arbres intervient au cours de l'hiver 1248-1249, ce qui induit une mise en œuvre en 1249 (analyse C. Lavier). Les textes relatifs à cette période mentionnent, en l'an 1249, un différend entre le prieur et Ode, seigneur de Beaujeu au sujet de la justice du prieuré de Menetou, mais aucune construction de pont (Collectif, 1991 : 67).
- 9 Les vestiges se présentent sous la forme de pieux en chêne plantés verticalement, qui émergent pendant les périodes de basses eaux (Figures 3 et 4). Le plan est très régulier : les piles, formées chacune de huit pieux (à l'exception d'une seule), présentent une largeur de 1 m pour une longueur de 4,50 m, ce qui nous donne la largeur maximale du tablier. Elles sont espacées de 7 m, et aucun pieu supplémentaire pouvant indiquer des réparations n'est visible : ce constat est important car l'absence de réfection atteste que ce pont n'a fonctionné que pendant une courte durée. En effet, tous les traités de construction de ponts en bois indiquent que ce type d'ouvrage nécessite un entretien permanent et des phases de réparation tous les cinq ans environ.

Figure 3. Les vestiges du pont du XIII^{ème} siècle au cours de l'été 2009



Cliché P. Moyat.

Figure 4. Plan de localisation des différents ponts étudiés et des vestiges archéologiques découverts. On voit bien que l'axe du pont daté de 1249 diffère de l'axe des ponts actuels.



Infographie P. Moyat et A. Dumont.

- 10 Grâce à des sondages pratiqués dans l'île de la Batte, l'extension du pont a été reconnue sur une longueur de 202 m, le nombre théorique minimal de piles étant de vingt-neuf. Il est certain que d'autres piles sont conservées sous les bancs de sable côté rive gauche et sous l'île du Faubourg, mais il n'a pas été possible d'y poursuivre les sondages afin de déterminer la longueur totale de l'ouvrage. Malgré leur état de dégradation, ces restes

de fondation livrent une donnée très importante car l'axe de cette construction ne correspond pas du tout à celui des ponts actuels, qui ont été mis en place ultérieurement (Figure 5). Le pont étant toujours implanté perpendiculairement au chenal (Gautey, 1765 ; Gauthier, 1843), celui de La Charité témoigne d'un important changement de style fluvial, qui s'est probablement opéré entre la deuxième moitié du XIII^{ème} et le début du XVI^{ème} siècle, date habituellement donnée pour la construction du grand pont de pierre dans le chenal principal. On ne connaît pas la date de formation de cette île, qui, dans la littérature disponible, est décrite comme ayant été consolidée au cours du Moyen Âge, sans plus de précision. On peut donc légitimement s'interroger sur son existence au moment où le pont en bois a été construit.

Figure 5. Extraction d'un pieu de fondation du pont du XIII^{ème} siècle pour prélever des échantillons destinés à l'analyse dendrochronologique. Les pieux mesurent, dans leur état actuel, six mètres de long et sont en chêne

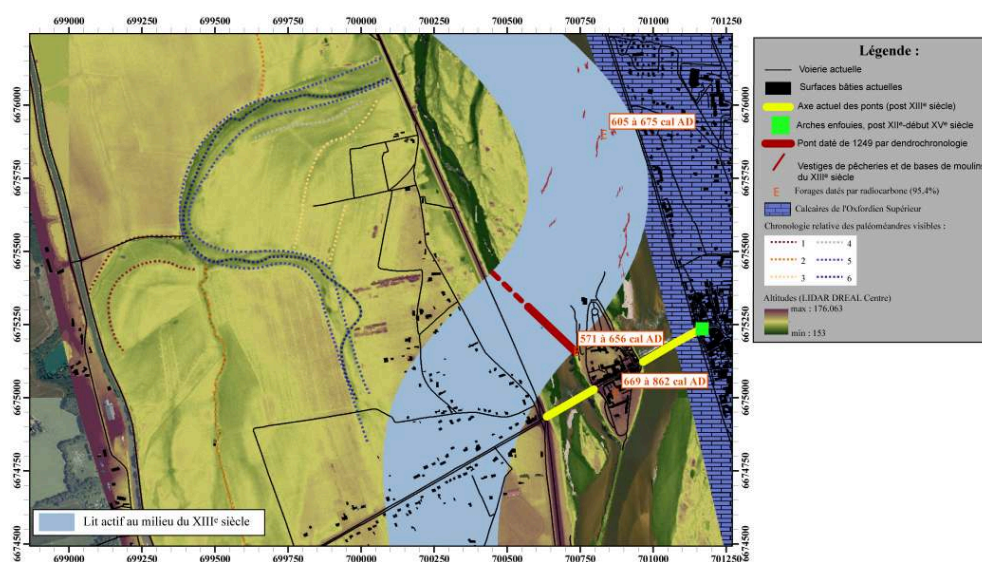


Cliché A. Dumont.

- 11 Ce nouveau questionnement nous a conduits à réaliser des carottages et des études sédimentaires sur l'île du Faubourg et dans le grand chenal (R. Steinmann), en différents points où des accumulations sédimentaires ont été fossilisées et préservées sous des structures également datées du XIII^{ème} siècle. Les sédiments les plus anciens qui ont pu être atteints datent du haut Moyen Âge et leur étude montre la présence, à cette époque, d'un marais assez étendu dans la zone aujourd'hui occupée par le chenal principal. Au début du Moyen Âge, la Loire ne circulait donc pas à l'emplacement de l'actuel chenal actif et c'est vraisemblablement plus à l'ouest, dans l'actuelle plaine d'inondation, qu'il faut chercher le chenal principal de cette époque (Figure 6). C'est donc également là que sont susceptibles de se trouver, s'ils ont existé, les franchissements d'époque romaine et mérovingienne, gués et ponts éventuels. Enfin, l'île du Faubourg n'était peut-être pas encore une île, mais formait partie intégrante de

la rive droite, au moment où a été construit ce premier pont connu (1249), qui se perd dessous. La Loire a sans doute connu une modification de son tracé après la destruction de cet ouvrage, dont la cause reste inconnue : on peut penser à un ou plusieurs épisodes de crue particulièrement violents, qui auraient en partie modifié le tracé du chenal, et notamment conduit à la formation de l'île du Faubourg, obligeant les riverains à reconstruire deux ponts là où ils se trouvent encore aujourd'hui.

Figure 6. Synthèse des données historiques, archéologiques et géomorphologiques replacée sur un cliché aérien et sur le Lidar



Infographie R. Steinmann.

- 12 Ces données attestent dans tous les cas que le cours du fleuve a connu une importante modification après la première moitié du XIII^e siècle, qui l'a fait évoluer d'un tracé méandrique à un tracé plus rectiligne. D'autres carottages sont envisagés dans la plaine de rive gauche pour préciser le cadre de cette évolution, mais on peut d'ores et déjà évoquer un probable impact du Petit Âge Glaciaire sur l'hydrosystème, à partir du XIV^e siècle.

3. La mise en place de l'axe actuel des ponts : fin du XIII^{ème} ou XIV^{ème} siècle ?

- 13 Au cours de la période médiévale tardive, plusieurs mentions de ponts apparaissent de façon sporadique dans les textes, comme par exemple en 1434 lorsque Thibault Douët, 36^e prieur de La Charité, « donne aux religieux, souprieur et convent un moulin qu'il avoit sous les ponts de La Charité, proche la chapelle de Saint-Nicolas laquelle estoit depuis peu tombée, comme il était remarqué dans la charte de fondation » (collectif, 1991, p. 95). La présence de ce saint, protecteur des gens de rivière, n'est guère surprenante et l'évocation d'une chapelle rappelle celle qui se trouve sur le troisième pilier (entre la deuxième et troisième arche) du pont Saint-Bénézet sur le Rhône, à Avignon. Comme pour les périodes précédentes, ces brèves citations ne fournissent aucun détail sur l'emplacement précis du pont, ni même sur le matériau de construction. Le texte qui est le plus souvent cité, et sur lequel tous les chroniqueurs ou historiens se sont basés

pour attribuer au début du XVI^e siècle la première construction de pont en pierre dans le grand chenal, est une source indirecte, extraite de l'*Histoire du Prieuré*, folio 199 du manuscrit de M. Girerd, reprise par R. Lespinasse dans le *Cartulaire du prieuré de la Charité-sur-Loire* : « L'an 1520 commencèrent à faire bastir un pont de pierre, n'y en ayant auparavant qu'un de bois, qui avoit été ruiné et rompu en plusieurs endroits ; et comme les religieux avoient un moulin sous une des voyes dudit pont de bois, lesditz habitans supplièrent lesditz religieux de vouloir s'accommoder de leur moulin, puisque c'estoit un obstacle pour pouvoir achever leur pont, ce qu'ils firent, et en eschange, les habitans leur donnèrent les isles de Parcy contenant vingt arpens de terre... » (Lespinasse, 1887, p. 164)².

- 14 Au regard des études archéologiques réalisées au cours de ces dernières années, cette date de 1520 serait à revoir et peut-être à reculer de deux ou trois siècles. En effet, nous avons étendu les prospections du chenal aux caves des maisons localisées dans l'axe du pont de La Charité, sur la rive droite, ce qui a permis de découvrir trois arches conservées dans le bâti ancien réparti le long de la rue du Pont (Figure 7). Au-delà du caractère original et inattendu de ces vestiges, leur existence soulève de nombreuses questions sur la position du cours ancien de la Loire, sur le niveau des eaux par rapport au développement de la ville médiévale et moderne, sur la date de leur mise en place et leur fonction, éléments de pont ou de rampe reliant l'ouvrage de franchissement au prieuré. Par l'étude archéologique du bâti des vestiges, entreprise en août 2012 (M. Foucher), complétée par une enquête en archives et par une analyse du quartier bas de la ville, on a cherché à comprendre la fonction et la datation de ces trois arches, pour tenter d'appréhender l'histoire du franchissement entre l'île du Faubourg et la ville, l'évolution de l'urbanisme du quartier de bord de Loire et l'imbrication entre arches et maisons (Figure 8).

Figure 7. Vue d'une des arches fossilisées sous les caves des maisons à La Charité. Il s'agit de celle se trouvant à proximité du grand pont et sous laquelle l'eau a circulé. La face amont présente des signes d'érosion (cliché a) alors que la face aval est moins usée (cliché b)





Clichés A. Dumont.

Figure 8. Relevé pierre à pierre de l'arche au fond de la cave côté rue, située au numéro 5 Rue du Pont. En bleu, l'unité de construction correspondant à l'arche



Infographie M. Foucher, 2012 d'après X. d'Aire.

- 15 Plusieurs descriptions historiques de La Charité font état d'un pont qui comportait d'abord onze arches puis seulement dix, la dernière ayant été enfouie sous le quai. Malgré cela, dans les divers ouvrages consacrés à la ville, peu d'auteurs mentionnent ces vestiges. À notre connaissance, seule Marie-José Garniche, ancienne conservatrice du musée de la ville, les évoque dans son *Histoire urbaine du Moyen Âge à nos jours*

(Garniche, 2000). Selon elle, ces arches auraient appartenu au pont précédant l'actuel, puis la ville se serait développée en direction du fleuve, faisant disparaître les premières arches. Les trois qui ont été retrouvées sous la rue du Pont, dans les caves, présentent un profil en arc brisé qui ne se retrouve sur aucune des représentations parvenues jusqu'à nous, gravures d'époque moderne sur lesquelles les arches sont toujours en plein cintre. Un petit croquis réalisé dans la marge d'un document conservé aux archives militaires de Vincennes fait exception. Malheureusement, on ne sait pas si cette représentation reflète une réalité et dans ce cas, sur quel document s'est fondé son auteur lorsqu'il a rédigé son mémoire de reconnaissance au début du XIX^{ème} siècle (SHD, Mémoire et reconnaissance).

- 16 Ainsi, les vestiges de la rue constituent vraisemblablement les seuls témoins de ce qui pourrait être le premier pont en pierre de La Charité, bâti non pas en 1520, mais plus probablement avant cette date, l'utilisation d'arcs brisés impliquant une construction entre la fin du XII^{ème} et le XV^{ème} siècle (Mesqui J., 1982a, p. 3 ; Mesqui J., 1982b, p. 18). Elles auraient été abandonnées dès le XIV^{ème} siècle puisque les maisons du XV^{ème} siècle, qui sont construites au-dessus, les font disparaître sous la ville en les fossilisant dans leurs caves.
- 17 Si l'eau semble bien avoir coulé sous l'arche localisée dans la première cave, la plus proche du pont (Figure 7a), ce fait n'est pas certain pour les deux autres et on s'interroge sur l'existence éventuelle d'une rampe monumentale entre le pont et le prieuré. Il n'en reste pas moins que la partie de la ville située au bord de la Loire a connu une modification importante entre le Moyen Âge classique et la Renaissance, les maisons des XII^{ème} et XIII^{ème} siècles qui subsistent, comme par exemple le grenier à sel, étant toutes tournées vers le fleuve, et implantées à un niveau inférieur par rapport au bâti des XIV^{ème}-XV^{ème} siècles et postérieur. Les arches des caves attestent également l'existence d'un chenal anciennement plus large, sur lequel la ville, avec la construction de quais et de maisons, a petit à petit empiété, rétrécissant ainsi l'espace de circulation de l'eau.

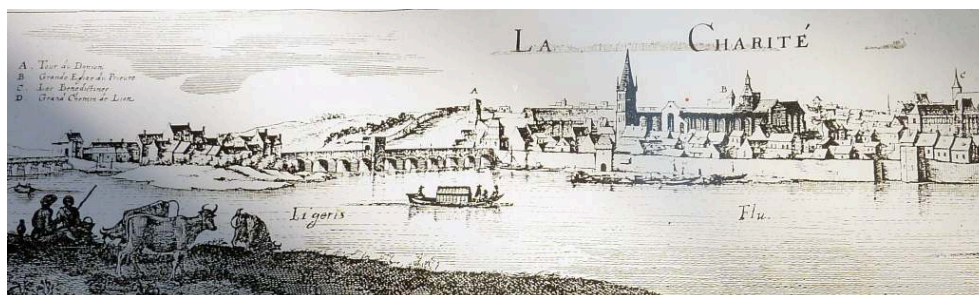
4. Les ponts de la Renaissance à l'époque Moderne

- 18 La ville de La Charité est durement affectée par les crises qui marquent la fin du Moyen Âge et la Renaissance, notamment la guerre de Cent Ans puis les guerres de Religion. À partir du XV^{ème} siècle, sa puissance commence à décliner et le monastère connaît une suite d'assauts et de pillages qui altèrent sérieusement son fonctionnement économique et sa stabilité. En plus des différents épisodes guerriers, qu'on ne détaillera pas dans cet article, un incendie se déclare en 1559 dans le dortoir des moines, atteint la nef de la priurale et ruine une partie importante des bâtiments conventuels, ainsi que deux cent maisons de la ville. À l'occasion de ces événements, on ne sait pas si les ponts sont affectés en partie ou totalement détruits.
- 19 Plusieurs textes conservés dans les archives municipales de La Charité-sur-Loire, datés du XVII^{ème} siècle, mentionnent le pont de bois de la « fausse rivière », c'est-à-dire l'ouvrage qui reliait la rive gauche à l'île du Faubourg. On apprend ainsi qu'en 1648, ce pont est en partie ruiné, sans que l'on sache quelle en est la cause, et que sa chute a provoqué un accident au cours duquel une personne a été gravement blessée. En 1658, il est précisé que ce sont les glaces « *qui ont emporté une grande partie du pont de bois et mis le reste en péril* ». Au détour de ces écrits, une porte, des clés et un pont-levis sont

mentionnés, confirmant le caractère défensif de l'ouvrage. Des problèmes relatifs au passage des « gens d'armes » sont évoqués et, en 1636, alors qu'une épidémie est déclarée à Bourges, il est ordonné « *de faire garde de quatre hommes au moins à la porte du pont de boys de la fosse rivière* », pour couper la communication et empêcher la propagation de la maladie à la ville de La Charité. Ces documents relatent également les litiges liés aux droits de passage que devaient acquitter les usagers du pont, tant les personnes que le bétail et les marchandises transportées.

- 20 Du XVII^{ème} siècle, on conserve également des vues de la ville et de ses ponts, notamment celle de Matthäus Merian, datée de 1640, où le pont en pierre est aménagé, en son centre, d'un ouvrage défensif, avec visiblement une partie amovible (pont levis) permettant de couper momentanément l'accès au milieu de l'ouvrage (Figure 9). Ce dispositif est également bien visible sur la gravure d'Israël Sylvestre, datée de 1650. Trois portes fortifiées gardaient les accès aux ponts, implantées respectivement sur chacune des rives de l'île du Faubourg et à l'extrémité du pont de pierre, du côté de la ville. Les arches sont en plein cintre et non en arc brisé, et six arches sont dessinées entre le milieu du pont de pierre et la rive droite, alors que les vues plus récentes n'en montrent plus que cinq. On peut cependant s'interroger sur le degré de réalisme de ces gravures anciennes, les artistes n'étant pas toujours précis dans la figuration de ce type de détail.

Figure 9. Détail de la gravure de Matthäus Merian, datée de 1640. On voit l'île du Faubourg, les remparts bordant le fleuve et les différents ouvrages défensifs destinés à contrôler l'accès aux ponts



- 21 Au XVII^{ème} siècle, le pont de pierre est reconstruit par les ingénieurs Berthe et Poictevin. Un contentieux entre l'ingénieur Poictevin et l'entrepreneur, au sujet d'une malfaçon sur les ouvrages de protection du pont, remonte à l'Académie et le ministre Colbert donne raison à l'entrepreneur. En 1738, on procède à la reconstruction « à neuf » de trois arches et à la restauration de tous les becs du pont, sous la direction de Pitrou puis de Gendrier. C'est vraisemblablement à cette époque que disparaît l'ouvrage défensif qui occupait le milieu du pont, et qu'il est remplacé par l'élément sculpté toujours présent. Le pont s'adapte à une époque moins guerrière et à des stratégies militaires différentes.
- 22 À la fin du XVIII^{ème} siècle, l'aménagement des quais de la rive droite (notamment le quai aval, vers 1778) remodèle totalement les abords du pont au niveau de la ville : le rempart disparaît, la berge est noyée sous d'importants remblais entraînant, selon Lebœuf, la disparition de la onzième arche (Lebœuf, 1897, p. 412)³.
- 23 La fin de ce siècle voit également se multiplier d'une part les contestations relatives aux péages, d'autre part les épisodes naturels extrêmes, et notamment les glaces. Le Petit Âge Glaciaire a visiblement eu une grande incidence sur les destructions de ponts, par

ses épisodes froids longs et répétés qui occasionnaient le gel complet de grands cours d'eau tels que la Loire. Le pont de bois qui enjambait le petit chenal est ainsi détruit le 16 janvier 1789 par une débâcle suivie d'une forte crue. Outre la description précise de cet épisode, on dispose de lettres témoignant des difficultés qu'engendre alors cette rupture de communication entre les deux rives, pour l'économie en particulier et pour les populations en général. En janvier 1795, la Loire est à nouveau gelée et on réquisitionne les prisonniers autrichiens et mayennais qui sont retenus à La Charité pour casser la glace aux avant-becs du pont en pierre. Un bac est établi pour assurer la communication entre l'île du Faubourg et la rive gauche, et il faudra attendre 1805 pour qu'un nouveau pont en bois soit reconstruit.

5. Les ponts et les guerres de l'époque contemporaine

- 24 Le pont en bois de 1805, qui enjambe la fausse rivière, connaît ensuite bien des déboires : il est ruiné en 1831, et un nouvel ouvrage devient nécessaire pour assurer l'importante communication établie par la route royale n° 151, de Poitiers à Avallon. Entre les divers systèmes de construction qui pouvaient être adoptés, l'administration choisit de le remplacer par un pont suspendu, achevé en 1841. En 1868, il est remplacé par un pont métallique appelé « pont de fonte » qui est détruit par l'armée allemande en septembre 1944. Un bac puis une passerelle provisoire assurent alors la traversée jusqu'en 1950, date à laquelle est construit le pont en ciment armé. De nombreux bois de fondation ainsi que des éléments de piles en pierre, témoignant de l'histoire mouvementée de ce franchissement, sont visibles aux abords et sous le pont actuel (Figure 10).

Figure 10. Cliché pris dans le petit chenal, appelé « fausse rivière », sous une des arches du pont du Berry. On peut voir des restes de maçonneries ainsi que des pieux de fondations qui témoignent des différentes étapes de destruction et de reconstruction au cours des périodes moderne et contemporaine



Cliché P. Moyat.

- 25 Le pont qui relie l'île du Faubourg à la ville de La Charité n'est pas épargné par les conflits contemporains. Au cours de la guerre de 1870, un courrier adressé par les Charitois au général commandant la 19^e division militaire renvoie de façon surprenante aux découvertes effectuées dans les caves des maisons : *« Dans la prévision d'une invasion probable et pour retarder la marche de l'ennemi, la direction des fortifications a fait miner cet édifice pour le faire sauter dès qu'il en serait temps. Ce travail de mine a été exécuté sur toute la clef de voûte de la troisième arche, à une distance assez rapprochée de la ville. Les soussignés pensent que si les personnes qui ont été chargées de la direction et de l'exécution du minage, eussent été mieux éclairées sur la projection de la culée de la rive droite, elles eussent choisi un autre mode de miner. En effet, cette culée se prolonge dans la rue du pont sur au moins soixante mètres et toutes les maisons en bordure de chaque côté sont assises sur cette même culée ou y sont adhérentes ; or, les habitants redoutent que la commotion qui se produira sur toute la longueur de l'édifice miné, ne soit la cause de grands dommages, pour les maisons et de périls sérieux pour les personnes »*. Ainsi, depuis la fin du Moyen Âge, les habitants avaient conservé la mémoire du pont et savaient que ses arches existaient encore sous leurs maisons.
- 26 Enfin, le grand pont est partiellement détruit par deux fois : le 16 juin 1941, par l'armée française, dans le but de ralentir l'invasion, puis en 1944, par l'armée allemande, au moment de la débâcle ; trois arches ont été reconstruites « à l'ancienne » en 1944⁴.

Conclusion

- 27 La collecte d'informations variées permet une première approche, qui reste à préciser, de l'histoire d'un double franchissement au cours des huit derniers siècles. Le recours à des disciplines complémentaires (histoire, archéologie subaquatique, archéologie du bâti, études sédimentaires, dendrochronologie) permet de comprendre les ponts dans toute la complexité de leur évolution et de prendre conscience, sur la longue durée, de leur place dans les sociétés du passé et contemporaine. Ouvrages indispensables au développement économique, dont le manque se fait cruellement sentir pour les populations à chaque destruction, ils dépassent le statut de simple construction. En effet, ils symbolisent également l'affrontement perpétuel de l'homme avec la Loire, lorsque que chaque destruction par une crue violente ou par les glaces conduit à les reconstruire et imaginer de nouvelles techniques. Ceci est particulièrement flagrant pour les périodes médiévale et moderne, où l'on voit bien, à travers les quelques documents d'archives analysés et données disponibles, que les ponts semblent plutôt soumis aux actions climatiques extrêmes. Au cours de la période contemporaine, l'homme est plus violent que la nature, et les dommages commis aux ponts sont plus fréquemment les conséquences des guerres et de l'usage immodéré des explosifs.
- 28 Les ponts de La Charité/La Chapelle-Montlinard n'ont pas fini de faire parler d'eux : soumis à un trafic routier trop intense, le Grand pont de pierres, élément du patrimoine ligérien inscrit à l'Inventaire des monuments historiques, donne des signes de fatigue, rendant indispensable, dans un futur proche, une nouvelle construction pour relier la région Centre à la région Bourgogne. L'histoire de ces ponts, qui se construit à partir des données enfouies sous la terre et sous les eaux, se poursuit et intègre l'histoire générale de la Loire.

BIBLIOGRAPHIE

- Arnaud C., 2010, « Le site de La Charité-sur-Loire. Exposé des résultats scientifiques », *BUCEMA*, Hors-série n° 3, p. 2-6.
- Arnaud C., Garniche M.-J., 1995, « Le prieuré clunisien de La Charité-sur-Loire. État de la question », *Bulletin de la Société nivernaise des lettres, sciences et arts*, 44, p. 63-94.
- Audoin-Rouzeau F., 1986, *Ossements animaux du Moyen Âge au monastère de La Charité-sur-Loire*. Publications de la Sorbonne, Paris, 1986.
- Collectif, 1991, *Histoire chronologique du Prieuré de la Charité-sur-Loire Ordre de Cluny*. Transcription et publication du manuscrit du XVII^{ème} siècle réalisées par l'Associations les amis de La Charité-sur-Loire, Nevers 1991.
- Dumont A., Bonnamour L., 2011, « Du pont de bois au pont mixte en Gaule », in Barruol G., Fiches J.-L., Garmy P. (Dir). *Les ponts routiers en Gaule romaine*. Actes du colloque du Pont du Gard, octobre 2008. 41^e supplément à la Revue archéologique de Narbonnaise, Montpellier-Lattes 2011, p. 589-614.
- Garniche M.-J., 2000, *La Charité-sur-Loire, une histoire urbaine du Moyen Âge à nos jours*. Catalogue des expositions « La Charité dans ses murs, la ville du 12^e au 17^e siècle », 1999 et « La Charité hors les murs, la ville du 18^e au 20^e siècle », 2000. Musée municipal, ville de La Charité-sur-Loire, DRAC Bourgogne, Nevers, 2000.
- Gauthey E., 1843, *Traité de la construction des ponts*, 3^e édition corrigée et augmentée, Liège, imprimerie J. Ledoux, 1843, tome 1, 335 p., tome 2, 236 p.
- Gautier, 1765. *Traité des ponts*, 4^e édition, à Paris, chez la Veuve Duchesne, libraire, 436 p.
- Guillon J.-P., 1997a, *La Charité-sur-Loire et ses environs. Tome I. Mémoire en Images*. Editions Alan Sutton, Saint-Cyr-sur-Loire, 1997.
- Guillon J.-P., 1997b, *La Charité-sur-Loire et ses environs, tome II. Mémoire en Images*. Editions Alan Sutton, Saint-Cyr-sur-Loire, 2007.
- Landry P., 1995, *Nos moulins... au fil de l'eau*. Publication de l'association Les amis de La Charité-sur-Loire.
- Leboeuf L., 1897, *Histoire de la Charité*, Imprimerie H. Thoreau, La Charité, 424 p.
- Lepinasse R. de, 1887, *Cartulaire du prieuré de La Charité-sur-Loire (Nièvre)*. Société nivernaise des lettres, sciences et arts, Nevers, 478 p.
- Mesqui J., 1982, « Le pont Saint-Nicolas sur le Loiret à Saint-Hilaire-Saint-Mesmin », dans *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de l'Orléanais*, n.s., tome VIII, 1981, n° 59, Orléans, 1982, p. 7-24.
- Mesqui J., 1986, *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*. Picard, Paris, 1986.

NOTES

1. Ce programme de recherche est co-financé par l'Union Européenne (FEDER) dans le cadre du Plan Loire Grandeur Nature, l'Établissement Public Loire, le Ministère de la Culture (DRASSM-DRAC Centre-DRAC Bourgogne), la Région Centre, l'Université de Bourgogne, et il a reçu le soutien de la Ville de La Charité-sur-Loire.

2. Ce texte, comme la plupart des sources écrites connues est extrait d'un manuscrit du XVII^{ème} siècle, donné à la bibliothèque de Nevers au XIX^{ème} siècle par M. Girerd, alors député de la Nièvre. Il est constitué de 332 feuillets, œuvre d'un ou plusieurs moines du Prieuré, et intitulé « Histoire chronologique du Prieuré de La Charité sur Loyre, Ordre de Cluny ». Les chartes et autres documents originaux qui ont servi à sa rédaction ont depuis été dispersés ou détruits.

3. Pour des questions de problèmes d'accessibilité aux archives, tous les plans n'ont pu être analysés. Cette étude sera achevée en 2015.

4. Base Mérimée, pont de la Charité-sur-Loire ; Musée municipal de la Charité-sur-Loire, photos du pont pendant la guerre.

RÉSUMÉS

La Loire constitue un obstacle à franchir impérativement si l'on veut garantir la circulation pérenne des biens et des personnes à l'échelle du territoire et de son réseau de voies terrestres. Fleuve dit « sauvage », ayant la réputation de malmener les ponts, il a cependant conservé les vestiges de certains de ces ouvrages qui constituent des aménagements marquants dans le paysage fluvial. Entre La Charité-sur-Loire et La Chapelle-Montlinard, les prospections archéologiques, l'étude des archives et l'analyse du bâti ancien permettent de restituer, sur huit siècles, différentes étapes de construction et de destruction de ponts.

The Loire River is the longest river in France, where the building of bridges and their long-term maintenance have never been easy tasks, because of strong currents and frequent floods. At a distance of 500 km from its source, between La Charité-sur-Loire and La Chapelle-Montlinard, the remains of a medieval bridge were recently discovered. A multidisciplinary approach is used to reconstruct the long history of building maintenance and re-building of these bridges, which occurred several times, over eight centuries, after their destruction by natural causes or human activity. For this purpose, the study of archival literature (texts and maps) was combined with underwater archaeology, dendrochronology, building archaeology, and geomorphological landscape analyses. Although this is an ongoing research project, sufficient data have been collected to allow the presentation of a preliminary series of results.

INDEX

Mots-clés : Fleuve Loire, pont, histoire, archéologie, longue durée

Keywords : Loire River, bridge, historical and archaeological research, diachronic

AUTEURS

ANNIE DUMONT

Annie Dumont est archéologue au Ministère de la Culture (DRASSM) et à l'UMR6298, spécialisée dans l'étude diachronique des vestiges conservés dans les cours d'eau. Elle est coordinatrice d'un programme de recherche sur la Loire dans le cadre du Plan Loire Grandeur Nature, Annie.dumont@culture.gouv.fr

MARION FOUCHER

Marion Foucher est archéologue du bâti et historienne et travaille dans le cadre d'un doctorat, sous la direction de J.-P. Garcia, sur l'économie de la pierre au Moyen Âge (Université de Bourgogne et UMR6298), marionfoucher@hotmail.fr

RONAN STEINMANN

Ronan Steinmann est géomorphologue et sédimentologue, il travaille sur les facteurs d'évolution des paysages alluviaux sur la longue durée, dans le cadre d'un doctorat, sous la direction de J.-P. Garcia et A. Dumon (Université de Bourgogne et UMR6298), steinmann.ronan@yahoo.fr

CATHERINE LAVIER

Catherine Lavier est archéodendromètre au CNRS (Laboratoire d'archéologie moléculaire et structural - LAMS), spécialisée dans l'étude des bois historiques et archéologiques ; datation, origine, tracéologie sur épaves, ponts, aménagements de berge, objets et œuvres d'art, objets ethnologiques, catherine.lavier@upmc.fr

PHILIPPE MOYAT

Philippe Moyat est archéologue et plongeur scaphandrier spécialisé dans la recherche des vestiges archéologiques immergés en contexte fluvial (ETSMC et UMR6298), philippe.moyat@wanadoo.fr

JEAN-PIERRE GARCIA

Jean-Pierre Garcia est professeur en géologie sédimentaire et géoarchéologie à l'Université de Bourgogne et UMR6298, il travaille sur la construction des terroirs viticoles, la géoarchéologie des sites archéologiques et des systèmes fluviaux, et sur les archéo-matériaux, Jean-pierre.garcia@u-bourgogne.fr